

## 渋谷駅周辺の市街地大改造への疑問

松田 芳夫\*

## 目次

はじめに.....	1
1. 鉄道の路線整備への疑問.....	1
2. 公園の改悪.....	3
3. 渋谷川の受難.....	5
4. 超高層ビルの密集.....	6
おわりに.....	7
【編集委員会からの質問】.....	8

## はじめに

筆者は住所の関係から外出時に渋谷駅を利用することが多いが、駅及びその周辺ではここ十年くらいの中に超高層ビルがいくつも建てられ、さらに建築工事中であり、新しい地下鉄線が開通するなどその変化の著しいこととスピードに驚いている。

現在の再開発プロジェクトが完成したら渋谷が生まれ変わる、21世紀を代表する街になると盛んに宣伝され、マスメディアにもたびたび登場するが、地元住民、鉄道利用者、観光客といった立場から見たとき、いくつもの疑問が生じてくる。

それらの事例を紹介し、筆者の感想も付言しておいたが、年寄りの冷や水と言われたいことを期待したい。

## 1. 鉄道の路線整備への疑問

渋谷駅は、古く明治18年（1885）に旧日本鉄道が赤羽と品川を結ぶ鉄道（山手線）を建設し停車駅を設けて以来、玉川電気鉄道「玉電」、東急「東横線」、京王「井の頭線」、地下鉄「銀座線」が集まってきて、一大ターミナルとなった。（図-1）

近年、もともと路面電車だった玉電が地下鉄道化されて「田園都市線」となって地下鉄「半

---

\* 公益社団法人 日本河川協会 会長

蔵門線」と結ばれ、山手線の貨物線が「埼京線」として山手線の急行的な旅客サービスを始め、さらに、つい先頃（平成25年）には新しい地下鉄「副都心線」が開通し、東横線と相互乗り入れしている。

現在、急ピッチで進められている渋谷駅周辺の再開発事業は、一世紀以上にわたって次々と路線が増えて迷路のよ

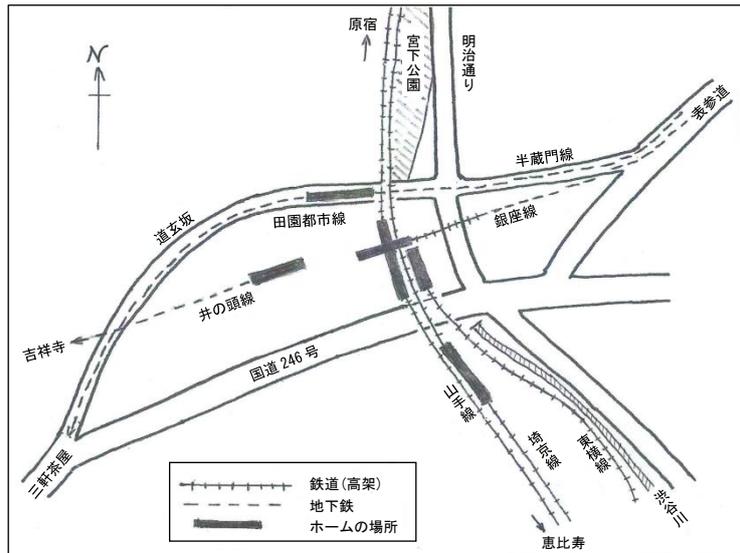


図-1 渋谷駅と周辺地域（地下鉄副都心線開通前）

うになった駅の基本構造をスッキリさせ、同時に古くなった駅舎、駅に隣接するデパート、広場などを再整備するのが主目的である。

しかしながら、公表されている計画図や順次完成してくるビルや構造物を見ていると、必ずしも望ましい姿とは言えない。

とくに駅の利用客、乗り換え客の立場からすると、従前より不便になった点にも気づかされるのである。

従来、東横線は山手線と同じ2階建の高さの高架線で改札口は山手線のすぐ隣りにあり、乗り換えは非常に便利であった。

しかるに、新しく地下化された東横線のホームは、地下鉄副都心線と相互乗り入れするため、明治通り（環状5号線）の地下3階がホームになっている。

地下鉄銀座線は同じ地下鉄でも地上3階の高架ホームだから、地下鉄同士の乗り換えでも垂直方向に6階分、山手線からは5階分移動せねばならない。

さらに平面的にも東横線は山手線の脇に接していたのにすっかり引き離されてしまった。

地下鉄銀座線のホームは、山手線の上から駅西側のビルの中にあり、階段が入り組んで迷うことはあったが、乗り換えは簡単であった。

しかるに、そのホームを東の青山方向へ100mほど移動し、明治通りを渡るガードの上で新しいホームにした。山手線との乗り換えに乗客は余計に歩かされることになった。

ましてや、もともとJR渋谷駅から少し離れていた京王井の頭線の渋谷駅とは、改札口から改札口まで300m、ホームの中間同志だと400mも離れてしまい、専用の連絡通路が設けら

れているとはいえ、乗換客にとっては迷惑な結果となった。

渋谷駅が谷底にあり高架の駅となっている地形的な条件からすると、副都心線の路線は、原宿の南で地上に顔を出し、土手になっている山手線に沿って高架線として渋谷へ走り、東横線にそのまま結べば東横線にはホームも線路も数があり、相互乗り入れに非常に便利であった。

筆者は土木屋なので副都心線の計画が話題になった数十年前、自分だったらこうすると考えたのだが、この案だと山手線沿いの宮下公園の敷地を一部つぶすことになるし、又、渋谷駅の脇の東横デパートのビルも除去せねばならぬので、そんなことは無理と思った。

しかし、十階建くらいのビルは惜し気もなく取り壊し、後述するように公園もビル化するような時代なのだから、今になってみると上の案もまんざら非現実的ではなかった。(図-2)

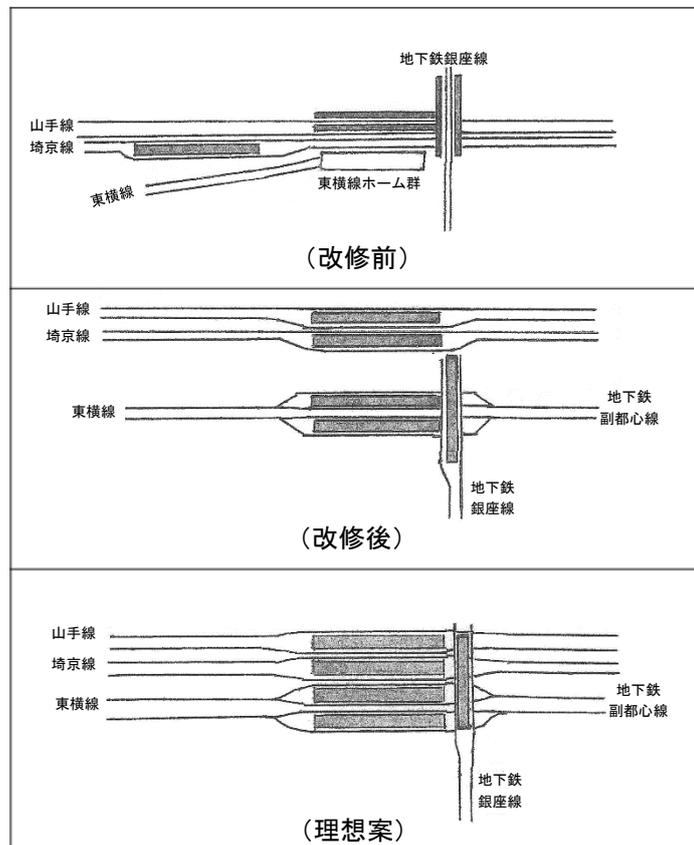


図-2 渋谷駅の路線とホームの配置 (概念図)

恵比寿方向に200mほど離れていて乗り換えが不便だった埼京線のホームを山手線のホームと並列させたことは良かったが、これとて埼京線開通時からわかっていた事であり、2重投資に近い話だ。

結果としての配置を見ると、渋谷駅の中心部から民鉄の線路やホームを追い出し、公共空間である道路の上空や地下に持って行き、跡地は収益性のあるビルにしたという感じがしないでもない。

## 2. 公園の改悪

かつて渋谷駅の北にJR山手線の土手と明治通りに挟まれた細長い形状の「宮下公園」という都市公園があった。あえて“あった”と過去形を使う。18,000㎡(5千500坪)というか

ら繁華街の土地としては結構な広さである。(図-1)

かねてからホームレスも多く、又、一部の敷地が2階建の駐車場とされたりしていたが、夜間は通る人も少なかった。

渋谷区議会での再整備と活性化について議論されていることは薄々知っていたが、この度完成した公園を見に行くと“アッ”と驚いた。全面積にわたって鉄骨造の3階建ての立派な細長い建物なのだ。

建物の内部はブティックや喫茶店が並び、何処にでもあるような商店街である。心なしか通路が広くゆとりがあり、所々がオープンスペースになっているのが特色か。

公園は何処かという屋上のことである。

写真を見てもわかる通り、屋上公園といってもわずかな樹木と芝生広場とベンチがあるだけで、白いコンクリートの通路部分が広く、大きなコーヒーショップが設けられていてデパートの屋上の景観と変わるところはない。

真夏は暑くて散歩どころの話ではないだろう。

(図-3, 図-4)

驚いて帰宅して調べると、都市公園法に「立体都市公園」という制度があって、都市公園の区域を空間又は地下にまで広げることが可能のようなのだ。

立体道路とか立体河川という制度が以前からあるが、これは道路と河川を主として地下に時

にはビルを貫いて建設せざるを得ないときの、権限、権利、技術基準等を定めたもので、過密市街地における苦し紛れの方策であり、模範とする話ではない。

10年前に出来て話題になったが、首都高速道路の大橋ジャンクション(東名高速へ通じる高速3号線と中央環状線山手トンネルとの交差)というコンクリートの巨大な塊のような構造物の屋上とか屋根の部分を緑化し、「天空庭園」と名付けられている。

しかし、これもその本質は自慢できたものではなく、殺風景なコンクリート構造物の雰囲気



図-3 明治通りから見る宮下公園  
[2021年10月18日撮影]



図-4 屋上の“公園”  
(正面のビルはホテル)  
[2021年10月18日撮影]

気を少しでも和らげようと、屋上緑化をしたり、壁面緑化したりしている。いわば苦肉の策なのである。

出来上がった姿は似たようなものだからと、もともと在るせつかくの公園をわざわざ金をかけてビルにし、その代償として屋上を緑化するというのは基本的に誤っていると言わざるを得ない。

日比谷公園を全面ビル化して公園機能を屋上へ持っていくことを考えれば如何にバカバカしい話しであるかが明白である。

さらに宮下公園の場合は公園敷地を一部廃止して20階建てのホテルまで建てたのである。

そもそも都民一人当たりの公園面積などというデータを整理するとき、こんなビルの屋上まで勘定に入れるのかね。

もしそうだとすると欧米先進国の公園データと同一水準で比較できないという由々しいことになると思う。

### 3. 渋谷川の受難

渋谷の地形は、地名のように東と西の台地の間の低い谷間となっており、そこを渋谷川という小河川が流れている。

明治神宮や新宿御苑の池を水源とし、渋谷区を貫流し、港区へ入って古川と名を変えて東京湾に注いでいる。(図-1, 図-5)

渋谷駅はこの谷間の一番低い渋谷川のほとりに設けられており、広場にするにしろビルを建てるにしろ、いつも渋谷川が存在が邪魔になった。



図-5 渋谷川の光景  
[2021年10月18日撮影]

結果として、渋谷の街の発展につれ、国道246号から上流の渋谷川とその支川は、全てが暗渠化されたり下水道の雨水排水管に置き換えられたりして、地表を流れる河川ではなく地下の河川になってしまった。

東横線の廃止されたホームの敷地に新しく出来た超高層ビルは渋谷川の河道の上に建っている。というより、超高層ビルの地下一階にコンクリート製の四角い断面の河川トンネルが抱え込まれていると云った方が良いでしょう。

いずれにせよ、渋谷川が河川本来の機能を発揮できず、豪雨時における流域からの雨水排

水に心配がある。

異常豪雨時の雨水対策として地下に容量4,000m<sup>3</sup>の雨水貯留池が設けられたが、あまりにも小さく気休め程度のものである。

副都心線が出来て8年になるが、もうすでに雨水が地下へ侵入して改札口あたりを浸水させる“災害”が生じている。

床が濡れた程度で電車の運行には影響しなかったのだが、防災屋の目で見ると、来るべき大浸水の前兆という気もする。

渋谷という谷底の土地のそのさらに地下深く地下鉄や地下通路を設けるという考えが基本的に理に反しているのである。

#### 4. 超高層ビルの密集

高層ビル、超高層ビルが密集している地区としては現在進行している渋谷の他に丸の内、大手町、日本橋、虎ノ門、旧汐留駅跡地など、そして新宿副都心があるが、渋谷駅周辺のビル群ほど息苦しさを感ぜさせない。

理由はいろいろ挙げられるが

- (1) 渋谷駅というJRの乗降客だけでも80万人ということに示されるように多数の人が出入りする地区であること
- (2) 交通量の多い国道246号（青山・玉川通）と明治通りという2本の幹線道路があること
- (3) 幹線道路と主要道路以外は曲がりくねった路地のような貧弱な道路しかないこと
- (4) 高層ビルの周囲は低層の雑然とした商店街で景観の落差が著しいこと
- (5) ビルの敷地に公開空地が確保されていないこと

等が考えられよう。

しかし最大の理由は、再開発といっても個々の企業体の利益追求が主役であり、如何に高層化して1m<sup>2</sup>でも多くのフロア面積を確保するかが重視されていることにある。

鉄道線路とホームの再配置も、埼京線と山手線をそろえたのを別にして、かえって不便になった感じがするし、道路計画に到っては歩道を少々いじくる程度で現況と殆ど変わらない。

道路交通に関する限り、現在の混雑した状況は改善されず、超高層ビルのオフィスの増加により、悪化する可能性もあろう。

---

## おわりに

渋谷駅周辺のことを書くので、渋谷駅と鉄道の歴史について少々勉強したが、改めて思うのは昔の人は鉄道の利用客の利便のことをよく考えていたということだ。

地下鉄銀座線のホームを山手線に隣接する旧玉電ビル（東横百貨店西館）に設けたし、玉電のホームを山手線の改札口の真ん前まで突っ込んだのもそうである。

玉電が地下化され田園都市線となって移設されたが、山手線の改札口の名“玉川口”はその名残であった。

駅ビルの思想は関西の民鉄から入ってきたようだが、ただでさえ鉄道の利用客の多い駅に、わざわざ商業施設を付加して人を集めるということで、混雑する結果になる。

営業上は好ましいかも知れないが、事故や災害時のことを考えると危い話しである。

残念ながら、わが国の大都市には欧米流の落ち着いた旅情を楽しむターミナルは存在しない。

渋谷駅周辺の再開発の解説を読むと、“賑わいの創出”なんて用語が出ているので違和感を覚える。

経済の活性化とか商売繁盛と云えばわかり易いのに、地方都市のスローガンじゃあるまいし、何十万、百万単位の人を雑踏で何をいまさら“にぎわい”なんて云うのか。

宮下公園の設計者の説明に“…立体的なにぎわいを公園と一体的に整備することになりました”とあったが筆者にはその意味が理解できない。

再開発計画全体を調整されたリーダー格の建築家 内藤廣先生の言を借りると“…それは猛獣を飼いならすようなものだった。”と言っておられたが、それぞれの民間事業主体は会社の利害がかかっているだけに、利用者の立場など公共的な視点が弱くなるのは当然かも知れない。（NHK. BS「東京ミラクル」2021, 7, 28）

最近の東京都心部での、古いビル（中には新しいものもある）を壊して超高層ビルにする再開発は、ひたすら容積率の高いことを求めて、公開空地も節約した敷地一杯の長方形箱型のビルばかりになり、街の景観が無機質になっていく。

作家の森まゆみさんは“東京の街がだんだん硬くなる”と言っている。

筆者は近年のこの傾向を、“公共空間から収益空間へ”と皮肉るのであるが、公共用地を舞台にしたPFI、PPP、民間活力の活用などという事業手法には問題が多いと思うが、又の機会に論じたい。

（以上）

**【編集委員会からの質問】****Q 1 : 一都市計画の役割について**

1980年代のバブル時代においても、都市計画においては、オープンスペースが随分と言われました。しかし、現在は、都市は経済的利益のためにある、都市の「美」も経済的利益こそが美という時代だと思えます。こういう時代に、都市計画には（長い目で見て）どのような役割、位置づけが期待されると思いますでしょうか。

**A 1 :** 都市計画は、都市の今の状態よりはより望ましいあるべき姿、一種の理想型を長期的観点から実現すべく、計画的に土地利用や建築に規制をかけるとともに誘導しようとするものです。規制が主役になりますから、都市計画法そして建築基準法という2つの主要な法律が定められています。

しかし、小泉内閣、安倍政権を経て今日に到るまで徹底的な規制緩和が進められてきたので、既存の計画や規制の意味が失われつつあります。住宅地区でも国家戦略特区に指定され、あれこれ事業手法をひねくりまわし高層ビルが建てられるという乱開発的状况になっています。

都市開発の規制緩和を促進する都市再生特別措置法(2002年)と国家戦略特別区域法(2013年)とが継続される限り、古典的な都市計画の出る幕は少ないと言わざるを得ません。

**Q 2 : 一今後の市街地改造における公民の役割**

民間企業に委ねた以上、収益重視となり非収益部分、すなわち公として担保すべき部分が減るのはやむを得ないかと思えます。その中で、公として担保すべき部分が減少し過ぎて、ナショナルミニマムすら切ってしまうことが懸念されます。

そう考えると、必要以上に民間に委ねた部分はないか、とか、民間に委ねなくてはならなくなった理由は何にか、といった公としてあるべき姿勢や本来の役割が問題、すなわち都市計画における公の位置づけが問題となります。また、全体として必要資金が過大になっているとか、施設が不必要なまで豪華すぎるのでは、と言った問題もあります。

以上の視点からみて、本論で渋谷駅周辺の市街地大改造を分析した結果で、今後の市街地改造における公民の役割のあるべき姿について、今後の示唆にはどのようなものがあるでしょうか。

**A 2 :** 市街地改造、市街地整備が、将来を見通した都市像を具体的計画（市街化区域と調整区域の別、住宅地区、工業地区、商業地区等のゾーニング、広場、街路、公園などの公共施設等）に落とした都市計画に基づいているのであれば、公民の区別は基本的には重要ではないと思えます。

「にぎわい」を創るなんて話はむしろ民の分野でしょう。民の問題点は収益性を高めるために規制を緩和する、ルールを厳格適用を嫌うといった行動の上品さにあります。現在、東京各地で華やかに展開されている市街地改造事業は、特例とされている規制緩和が万一元に戻ったらどうなるのかと心配になります。

**Q 3** : 一公の都市計画の長期的責任の担保

渋谷宮下公園の“開発”は更に問題だと思えます。これは、Park-PFIとして開発されたものですが、公園は憩いの場、防災拠点としてオープンスペースを確保してきたものです。時代の変化かもしれませんが、これを収益施設としてしまうことに(住民からの反対運動もあったとも聞きますが) 公は責任を持てるのでしょうか。新自由主義経済の立場からは、収益を生むことが都市の美とする面もあります。公と民との役割分担、特に公の都市計画への長期的責任を担保する方策はないのでしょうか。

**A 3** : これは難しい質問です。私は悲観的です。

理由はいくつかありますが、最大の理由は、土地の私的所有者は、一般的に自己の土地に都市計画的規制がかかること、都市計画事業の対象地になることを嫌います。“オレの土地はオレが好きのように使う、他人には口を出させない”という考えです。私有地には個人の財産という面と、国土の一部でその利用によって国民全体が大なり、小なり影響を受けるという面、すなわち公共的側面があります。その土地の公共的利益の側面を具体的に示したものが国土計画や都市計画なのですが、民主国家において国民の支持が薄い施策が実効を持つはずがありません。

近代国家は財産権は保証しながら、利用については公共優先というのが常識化しており、ドイツでは憲法でそれを定めています。わが国の状況は著しく遅れていると言わざる得ません。

(以上)